Deutscher Bundestag

228. Sitzung

Bonn, den 24. April 1969

Inhalt:

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51



228. Sitzung

Bonn, den 24. April 1969

Stenographischer Bericht

Beginn: 14.02 Uhr

Vizepräsident Schoettle: Die Sitzung ist eröffnet.

Meine Damen und Herren! Ich habe zunächst eine Mitteilung zu machen. Nach einer interfraktionellen Vereinbarung wird die heutige **Tagesordnung** um die Beratung des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Drucksache V/4120 betreffend die Wahl der Mitglieder des Rundfunkrates der Anstalt des öffentlichen Rechts „Deutschlandfunk" erweitert.

Ist das Haus damit einverstanden, daß wir das auf die Tagesordnung setzen? — Das ist der Fall; es ist so beschlossen.

Zweckmäßigerweise werde ich über den Antrag gleich abstimmen lassen. Ich nehme an, daß das Haus zustimmt. — Es wird nicht widersprochen; dann ist so beschlossen, und wir werden so verfahren.

Ich rufe also auf:

Beratung des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, FDP betreffend die **Wahl der Mitglieder des Rundfunkrates der Anstalt des öffentlichen Rechts „Deutschlandfunk"**

— Drucksache V/4120 —

Der Antrag hat folgenden Inhalt — ich lese ihn nicht vor, sondern gebe nur den wesentlichen Teil bekannt —: Es sollen gemäß § 7 des Gesetzes über die Errichtung von Rundfunkanstalten des Bundesrechts als Mitglieder des Rundfunkrates der gemeinnützigen Anstalt des öffentlichen Rechts „Deutschlandfunk" von der CDU/CSU die Abgeordnete Frau Geisendörfer, der Abgeordnete Dr. Gradl und Herr Ottfried Hennig, von der SPD der Abgeordnete Mattick und die Abgeordnete Frau Renger, von der FDP der Abgeordnete Mischnick gewählt werden.

Wir stimmen ab. Wer stimmt diesem Antrag zu? — Danke. Ich brauche keine Gegenprobe durchzuführen. Es ist einstimmig beschlossen; damit sind die genannten Damen und Herren als Mitglieder des Rundfunkrates des Deutschlandfunks gewählt.

Folgende **amtliche Mitteilungen** werden ohne Verlesung in den Stenographischen Bericht aufgenommen:

Der Bundesminister der Verteidigung hat am 21. April 1969 die Kleine Anfrage der Abgeordneten Schultz (Gau-Bischofsheim), Jung, Ollesch und der Fraktion der FDP betr. **Wehrmittelbeschädigung** — Drucksache V/4038 — beantwortet. Sein Schreiben ist als Drucksache V/4108 verteilt.

Der Bundesminister der Verteidigung hat am 21. April 1969 die Kleine Anfrage der Abgeordneten Schultz (Gau-Bischofsheim), Jung, Ollesch und der Fraktion der FDP betr. **zum Wehrdienst einberufene approbierte Ärzte** — Drucksache V/4037 — beantwortet. Sein Schreiben ist als Drucksache V/4109 verteilt.

Der Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hat gegen die nachstehenden Verordnungen keine Bedenken erhoben:

Verordnung des Rates zur **Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 865/68 bei den Frucht- oder Gemüsesäften der Tarifstelle 20.07 B**
— Drucksache V/3845 —

Verordnung des Rates über die **Beteiligung des Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft, Abteilung Garantie**
— Drucksache V/3910 —

Verordnung Nr. 297/69 des Rates vom 18. Februar 1969 zur **Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 750/68 im Hinblick auf den Einschluß bestimmter Sirupe in das System des Lagerkostenausgleichs für Zucker**

Verordnung Nr. 324/69 des Rates vom 21. Februar 1969, mit der **Italien ermächtigt wird, besondere Interventionsmaßnahmen für Orangen anzuwenden**

Verordnung Nr. 448/69 des Rates vom 11. März 1969 zur **Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 315/68 des Rates vom 12. März 1968 zur Festsetzung von Qualitätsnormen für Blumenbulben, -zwiebeln und -knollen**

Wir kommen damit zum einzigen Punkt der heutigen Tagesordnung:

Fragestunde

— Drucksache V/4097 —

Ich rufe die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung auf. Zur Beantwortung ist der Herr Parlamentarische Staatssekretär Adorno anwesend.

Eine Reihe von Fragen werden im Einverständnis mit den Fragestellern schriftlich beantwortet, und zwar die Fragen 18 bis 20 des Abgeordneten Dr. Jahn (Braunschweig), die Fragen 21 und 22 des Abgeordneten Jung, ferner die Frage 23 des Abgeordneten Kahn-Ackermann:

Ist die Bundesregierung bereit, die Sperre der Flugzeuggestellung der Bundeswehr für flugsportliche Veranstaltungen des Fallschirmsports aufzuheben?

Ist die Bundesregierung bereit, diese Flugzeuge für die Veranstaltungen kostenlos zur Verfügung zu stellen?

Ist der Bundesregierung bekannt, daß die vom Bundesverteidigungsminister vorgesehene Abgabe ausgesonderter Personenfallschirme der Bundeswehr an zivile Sportspringergruppen für die Fallschirmspringergruppen nur dann sinnvoll ist, wenn auch Bundeswehrmaschinen zur Verfügung gestellt werden, da es nicht möglich ist, mit Bundeswehrfallschirmen aus Privatflugzeugen abzuspringen?

Vizepräsident Schoettle

(A)

Warum sind die Verträge zur Beschaffung der Flugzeugprogramme Fiat G-91 T3 und Do-28 D Skyservant noch nicht vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung unterschrieben worden?

Auf welche Weise kann nach Ansicht der Bundesregierung die Arbeitsweise im Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung verbessert werden, so daß es schneller zu Vertragsabschlüssen kommt und die Auftragnehmer daher größere Vorleistungen erbringen können?

Ist die Bundesregierung bereit, überall dort, wo durch den Einsatz von Bundeswehr und Bundeswehrgerät erhebliche Kosteneinsparungen bei der Vorbereitung der Olympischen Spiele 1972 erzielt werden können, sicherzustellen, daß ein solcher Einsatz der Bundeswehr ermöglicht wird?

Die Antworten liegen noch nicht vor. Sie werden nach Eingang im Sitzungsbericht abgedruckt.

Ich rufe dann die Frage 24 des Abgeordneten Felder auf:

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß drei NPD-Funktionäre vor den Offizieren des Instruktionsbataillons 510 in Delmenhorst (Niedersachsen) auf Einladung des Oberstleutnants Nitschke ein Referat zur Bundespräsidentenwahl gehalten haben?

Herr Staatssekretär, wollen Sie bitte antworten.

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Herr Kollege, die Bundesregierung kann nicht bestätigen, daß drei Vertreter der NPD vor Offizieren des Instandsetzungsbataillons 510 in Delmenhorst auf Einladung des Kommandeurs ein Referat zur Wahl des Bundespräsidenten gehalten haben. Im Laufe einer Diskussion wurde die Wahl lediglich kurz erwähnt.

Am 11. März 1969 abends hat auf Veranlassung des Kommandeurs des Mittleren **Instandsetzungsbataillons 510 in Delmenhorst** im Rahmen der politischen Weiterbildung des Offizierskorps ein **Diskussionsabend mit drei Vertretern der NPD** stattgefunden. Ziel der Diskussion war das Bemühen des Kommandeurs, im Rahmen der Offiziersweiterbildung den Offizieren des Bataillons Vertreter der in Bundes- und Länderparlamenten vertretenen Parteien vorzustellen, um sich von diesen über die Zielsetzung ihrer Politik unterrichten zu lassen.

(B)

Vizepräsident Schoettle: Zu einer Zusatzfrage Herr Felder.

Felder (SPD): Herr Staatssekretär, dieser Vorgang hat sich also im Kasernenbereich, im Offizierskasino, abgespielt? Es handelt sich also nicht um eine Unterrichtung im Rahmen der sonst üblichen Vorträge, die Abgeordnete oder sonstige Funktionäre vor der Truppe halten?

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Diese Diskussion fand in einem Rahmen statt, der auch sonst üblich ist. Wenige Wochen vorher wurden von einer anderen Partei Vortrag und Diskussion bestritten, und es ist vorgesehen, daß auch in Zukunft solche Vortragsveranstaltungen mit politischen Parteien durchgeführt werden. Sie haben innerhalb des Kasernenbereichs stattgefunden.

Vizepräsident Schoettle: Zu einer weiteren Frage Herr Felder.

Felder (SPD): Herr Staatssekretär, hier handelt es sich aber doch um eine reine Stellungnahme zu einer Wahl. Die drei Vertreter der NPD haben sich mit einer Stellungnahme zu einer Wahl befaßt, und zwar vom rein parteipolitischen — in diesem Falle sogar vom rechtsradikalen — Standpunkt aus. Sonst werden bei solchen Besuchen doch nur wehrpolitische Themen behandelt und nicht rein parteipolitische Zwecke verfolgt. Hier ist also doch eine Unterscheidung zu treffen.

(C)

Vizepräsident Schoettle: Ich habe vergeblich das Fragezeichen in Ihrer „Frage" gesucht, Herr Kollege Felder.

Felder (SPD): Ich frage also, warum hier von der sonst üblichen Praxis abgewichen wurde.

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Herr Kollege, Ihre ursprüngliche Frage ging dahin, ob ein Referat zur Bundespräsidentenwahl gehalten worden ist. Ich habe darauf geantwortet, daß erstens ein solches Referat nicht gehalten worden ist und daß zweitens der Diskussionsabend am 11. März stattfand, also nach der Bundespräsidentenwahl, und daß innerhalb der Diskussion nur kurz auf diese Bundespräsidentenwahl eingegangen worden ist.

Vizepräsident Schoettle: Keine weitere Zusatzfrage.

Ich rufe die Frage 25, ebenfalls von dem Abgeordneten Felder gestellt, auf:

(D)

Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung getroffen, um die Angehörigen der Bundeswehr eingehend über die Gefährlichkeit der Verwendung von Nebelkerzen bei der Durchführung von Übungen zu unterrichten?

Herr Staatssekretär, bitte!

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Herr Kollege, die sorgfältige Nachprüfung aller bisherigen **Unfälle mit Kleinnebelmitteln** hat ergeben, daß sie durch Fahrlässigkeit in der Handhabung und Anwendung oder durch Nichtbeachten der Vorschriften verursacht wurden. Bei gewissenhafter Handhabung entsprechend den Dienstvorschriften hätten sich alle bisherigen Unfälle vermeiden lassen.

Die Truppe wurde über alle Unfälle mit Nebelmitteln und deren Ursachen eingehend belehrt. Der Generalinspekteur der Bundeswehr hat am 27. September 1967 in einer „Information für die Kommandeure" unter Hinweis auf die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen noch einmal befohlen, daß sich alle Führer und Unterführer die notwendigen Vorschriftenkenntnisse aneignen, damit derartige Unfälle vermieden werden.

Nachdem sich dennoch bei einer Nachtübung während der Grundausbildung erneut ein folgenschwerer Unfall ereignet hatte, wurde der Truppe befohlen, in den ersten sechs Monaten der Ausbildung den Einsatz von künstlichem Nebel grundsätzlich nur bei Tage zu üben.

Um die mit diesen Waffen verbundene Gefahr zu verringern, wurden inzwischen weniger toxische

Parlamentarischer Staatssekretär Adorno

(A) Kleinnebelmittel zu Erprobungszwecken in Auftrag gegeben. Von dem Ausgang der Erprobungen wird es abhängen, ob diese Nebelmittel zu Übungszwecken eingeführt werden können.

Vizepräsident Schoettle: Herr Felder!

Felder (SPD): Herr Staatssekretär, ist das so aufzufassen, daß bis zur Erprobung der von Ihnen genannten Nebelmittel die Nebelkerzen bisheriger Art nicht mehr verwendet werden?

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Die Nebelkerzen bisheriger Art werden weiter verwendet. Allerdings wird in den ersten sechs Monaten der Ausbildung der Einsatz von künstlichem Nebel grundsätzlich nur bei Tage geübt.

Erst wenn sich bei den Erprobungen herausstellen sollte, daß die weniger toxischen Kleinnebelmittel einsatzfähig sind, wird der Übergang zu diesen neuen Kleinnebelmitteln zu prüfen sein.

Vizepräsident Schoettle: Die nächste Frage, Frage 26, stellt der Abgeordnete Dr. Marx (Kaiserslautern):

> Ist die Bundesregierung in der Lage, sich häufende Meldungen zu bestätigen, wonach sich neben einer wachsenden Anzahl sowjetischer Heeres- und Luftwaffeneinheiten auch einige Kontingente von **Freiwilligen der Nationalen Volksarmee** (NVA) gegenwärtig in der **Mongolischen Republik** befinden, um dort vornehmlich Dienst als militärische Ausbilder zu leisten?

(B) Sie wird vom Abgeordneten Dr. Hauser übernommen.

Herr Staatssekretär, bitte!

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Herr Kollege, zur Anfrage liegen eigene nachrichtendienstliche Erkenntnisse nicht vor. Der chinesisch-sowjetische Grenzkonflikt und die Zusammenstöße am Ussuri könnten innerhalb der Führung der NVA zu Überlegungen geführt haben, auf welche Weise der USR eine Unterstützung durch die SBZ gegeben werden kann, um damit Bündnistreue zu beweisen. Die USR kann allerdings weder aus dem Warschauer Vertrag noch aus dem bilateralen Vertrag über „Freundschaft und gegenseitige Zusammenarbeit" eine Unterstützungspflicht seitens der SBZ ableiten.

Möglicherweise ist die SBZ bestrebt, im „sozialistischen Lager" ein „Beispiel von Zusammenarbeit und gegenseitiger Unterstützung" zu geben und hier „freiwillig" tätig zu werden, da eine immer enger werdende militärische Zusammenarbeit im politischen Interesse der SBZ liegt.

Vizepräsident Schoettle: Keine weitere Frage. — Die nächste Frage, Frage 27, stellt Frau Abgeordnete Dr. Heuser:

> Ist es richtig, daß neuerdings eine zufriedenstellende Zusammenarbeit zwischen zivilem und militärischem Sanitätsdienst bei Verkehrsunfällen — insbesondere beim Verletztentransport mit Bundeswehrhubschraubern — eingetreten ist?

Herr Staatssekretär!

(C) **Adorno,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Frau Kollegin, bei schweren Verletzungen oder Erkrankungen und in Katastrophenfällen können, wenn auf ziviler Seite geeignete Transportmittel nicht zur Verfügung stehen, Hubschrauber der Bundeswehr angefordert werden. Die zivile und militärische Zusammenarbeit ist in diesen Fällen schon immer zufriedenstellend gewesen. Die zivile Seite macht von diesen Möglichkeiten häufig Gebrauch. Ich muß jedoch hinzufügen, daß die Einsätze nur von Fall zu Fall duchgeführt werden, da bekanntlich keine Organisationsform für den routinemäßigen **Einsatz von Rettungshubschraubern der Bundeswehr für den zivilen Bereich** besteht.

Vizepräsident Schoettle: Frau Dr. Heuser!

Frau Dr. Heuser (FDP): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht mit mir der Meinung, daß es vielleicht möglich wäre, solche Organisationsformen im Hinblick darauf zu schaffen, daß der Einsatz der Bundeswehr in Katastrophenfällen und bei besonders schweren Verkehrsunfällen auch im Sinne ihrer Ausbildung läge?

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Frau Kollegin, die Bundeswehr ist bereit, sich an einer Organisation zu beteiligen, welche für den Einsatz von Rettungshubschraubern verantwortlich ist. Voraussetzung hierfür wären allerdings ein entsprechender (D) Auftrag an die Bundeswehr und die Bereitstellung der erforderlichen Mittel.

Vizepräsident Schoettle: Zusatzfrage, Frau Heuser.

Frau Dr. Heuser (FDP): Können Sie mir sagen, wie viele solcher Einsätze bisher geflogen worden sind und wer jeweils die Kosten dafür getragen hat?

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Frau Kollegin, ich bedauere, Ihnen keine konkreten Zahlen angeben zu können. Derartige Flüge sind nicht meldepflichtig, und es wäre eine sehr zeitraubende Befragung der einzelnen Einheiten erforderlich, um die genaue Anzahl zu ermitteln.

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, daß ich in einer Fragestunde im Februar 1968 auf die Kostenfrage eingegangen bin. Ich bin gern bereit, meine Ausführungen mit Genehmigung des Herrn Präsidenten noch einmal zu zitieren.

Vizepräsident Schoettle: Bitte!

Adorno, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

> Nach den mit dem Bundesrechnungshof und dem Bundesfinanzministerium abgestimmten Nothilferichtlinien muß die Bundeswehr aus

Parlamentarischer Staatssekretär Adorno

(A) haushaltsrechtlichen Gründen jedoch für die ihr durch den Einsatz entstandenen Aufwendungen grundsätzlich Kostenersatz fordern, wie dies in gleicher Weise z. B. bei Rettungsmaßnahmen des Roten Kreuzes, der Feuerwehr oder der Bergwacht geschieht.

Allerdings wird in keinem Fall eine volle Kostenerstattung verlangt. Personalkosten für die am Einsatz beteiligten Soldaten werden von vornherein nicht geltend gemacht. Darüber hinaus kann von der Erstattung der Sachaufwendungen ganz oder teilweise abgesehen werden, sofern die Hilfsmaßnahmen zu den speziellen Aufgabengebieten der eingesetzten Truppe gehören und geeignet sind, die Ausbildung des Personals wesentlich zu fördern. Wenn das Ausbildungsinteresse der Bundeswehr an der Durchführung des Rettungsfluges klar überwiegt, wird von einer Kostenerstattung ganz abgesehen. Ist dieses Interesse nicht gegeben, so besteht nach den Vorschriften des Haushaltsrechts noch die Möglichkeit, auf die geltend gemachte Kostenforderung zu verzichten. Dabei wird der Umfang des Verzichts von den besonderen Umständen des Einzelfalls, insbesondere der wirtschaftlichen Lage des Zahlungspflichtigen, bestimmt. Soweit jedoch zahlungsfähige Kostenträger, wie z. B. Versicherungen, letztlich die Kosten der Rettungsmaßnahmen zu bezahlen haben, ist ein Verzicht auf die Forderung des Bundes haushaltsrechtlich nicht möglich.

(B) In der Regel werden demnach Hubschraubereinsätze der Bundeswehr zur Rettung von Menschenleben den Geretteten selbst nicht in Rechnung gestellt.

Vizepräsident Schoettle: Keine Zusatzfrage.

Wir kommen zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr. Zur Beantwortung ist der Parlamentarische Staatssekretär, Herr Börner, anwesend.

Die Frage 28 stellt der Abgeordnete Graaff:

Ist die Bundesregierung bereit, auf Grund des Urteils der 4. Kammer des Verwaltungsgerichts Köln den gesetzgebenden Körperschaften eine liberalere Fassung der Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes über die Genehmigung von Charterflügen vorzuschlagen?

Die Frage wird von dem Herrn Abgeordneten Dr. Imle übernommen. Bitte, Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Frage ist mit Nein zu beantworten. Die jetzige Fassung des **§ 22 des Luftverkehrsgesetzes,** die von dem Hohen Haus bei der Novelle 1958 beschlossen wurde, ist so liberal wie nur irgend möglich. Es bestehen sogar schon Bedenken, ob die Vorschrift in dieser Form noch ausreicht, um die Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu verhindern. Der Beschluß des Verwaltungsgerichtes Köln hat im übrigen die sachliche Notwendigkeit des § 22 nicht bezweifelt, sondern nur die Auffassung vertreten, daß die umstrittenen fünf **Charterflüge** als solche

(C) noch nicht als nachhaltige Beeinträchtigung anzusehen seien.

In welchem Ausmaß das deutsche Luftverkehrsgesetz eine liberale Charterpolitik zuläßt, beweist die Tatsache, daß bereits im Jahre 1967 mehr als die Hälfte aller Flugreisenden zwischen der Bundesrepublik und den USA im Charterverkehr befördert worden sind.

Vizepräsident Schoettle: Keine Zusatzfrage.

Dann rufe ich die Frage 29 des Abgeordneten Dr. Staratzke auf:

Ist sichergestellt, daß die geplante Odenwald-Autobahn eine als Autobahn oder als Schnellweg ausgebaute Querverbindung zum Main-Neckar-Schnellweg erhält?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, für die **Odenwald-Autobahn** ist eine Entscheidung noch nicht getroffen worden. Im Rahmen der vorgesehenen verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen wird u. a. geprüft werden, inwieweit eine autobahnähnliche Verbindung zwischen der Main-Neckar-Autobahn und der Odenwald-Autobahn verkehrlich notwendig werden wird.

Vizepräsident Schoettle: Herr Staratzke!

Dr. Staratzke (FDP): Herr Staatssekretär, ist es möglich, etwas über den Zeitpunkt dieser Prüfung (D) und Entscheidung zu sagen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, alle diese Überlegungen fließen in unsere Bemühungen um den zweiten Ausbauplan der Bundesfernstraßen ein. Ich nehme an, daß von uns darüber im Laufe des kommenden Jahres Näheres gesagt werden kann. Ich muß aber darauf hinweisen, daß hier erst einmal sehr entscheidende wissenschaftliche Vorarbeiten unter Beteiligung der betroffenen Bundesländer durchgeführt werden müssen, so daß eine politische Aussage heute noch nicht gemacht werden kann.

Vizepräsident Schoettle: Herr Baier!

Baier (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, kann damit gerechnet werden, daß der Bundesverkehrsminister den Bau der Odenwald-Autobahn in den zweiten Ausbauplan für das Bundesfernstraßennetz aufnehmen wird?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Sicher wird diese Frage untersucht, Herr Kollege. Ich verstehe Sie aber so, daß Sie auch gleich eine zeitliche Bestimmung haben wollen. Dazu sind unsere Unterlagen heute noch nicht ausreichend. Die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen liegen noch nicht vor, um sagen zu können, in welchem Abschnitt des

Parlamentarischer Staatssekretär Börner

(A) zweiten Ausbauplans diese Projektierung und Durchführung vorgenommen werden kann.

Vizepräsident Schoettle: Herr Baier!

Baier (CDU/CSU): Stimmt das Bundesverkehrsministerium mit den Vorstellungen des Autobahnamts Stuttgart überein, wonach diese Odenwald-Autobahn von der hessischen Landesgrenze durch den Kreis Mosbach parallel zur Autobahn Heilbronn—Stuttgart auf die Autobahn Stuttgart—Ulm stoßen soll?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich glaube, daß es ungut wäre, wenn ich hier zu den Vorstellungen einzelner Autobahnämter Stellung nehmen würde. Verkehrswirtschaftliche Fragen dieser Bedeutung müssen nicht nur im Rahmen der Befugnisse eines Autobahnamtes, sondern aus raumordnungspolitischen Gründen auch mit allen beteiligten Bundesländern insgesamt abgeklärt werden.

Vizepräsident Schoettle: Wir kommen zu Frage 30 des Abgeordneten Dr. Staratzke:

> Was kann die Bundesregierung tun, um sicherzustellen, daß das geplante S-Bahn-Netz über Darmstadt hinaus bis Heppenheim verlängert wird?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, Ziel des geplanten S-Bahnnetzes in Frankfurt/Main ist es, (B) Nahschnellverkehrsverbindungen mit häufiger und regelmäßiger Zugfolge zwischen der Stadtregion und dem Stadtzentrum zu schaffen. Maßgebend für die Festlegung der Endpunkte dieses Netzes mußte außerdem das zu erwartende Verkehrsaufkommen sein. Wie mir die Deutsche Bundesbahn mitteilt, sind auf Grund der vorliegenden Verkehrszählungen und Verkehrsprognosen diese Voraussetzungen für eine **Verlängerung des S-Bahnnetzes über Darmstadt hinaus nach Heppenheim** nicht gegeben. Für die Bundesregierung besteht bei dieser Sachlage verständlicherweise kein Anlaß, sich einzuschalten.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Staratzke!

Dr. Staratzke (FDP): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht der Meinung, daß eine solche Ansicht sehr schnell überholt sein wird, wenn man die Gegend, insbesondere Heppenheim und die Ausbaugebiete, kennt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nein, Herr Kollege, das ist nicht nur eine Frage der Siedlungspolitik, sondern das ist eine Frage der wirtschaftlichen Zuordnung. Die S-Bahn wird ja gebaut, um gewisse Pendlerströme vom Individualverkehr möglichst auf das öffentliche Netz abzuziehen. Nach dem, was uns an Unterlagen vorliegt, ist es aber so, daß der Raum Heppenheim wirtschaftlich im wesentlichen nach Mannheim orientiert ist und nicht nach Frankfurt. Hier muß also entschieden werden, ob der geringe (C) Teil der Pendler aus diesem Raum, der in Frankfurt arbeitet, nicht durch andere Beförderungsmittel als durch die S-Bahn transportiert werden kann bzw. erst von Darmstadt aus die S-Bahn benutzen kann. Das ist einfach eine Frage der Wirtschaftlichkeit. Wie Sie wissen, sind ja S-Bahn-Vorhaben nicht gerade billig.

Vizepräsident Schoettle: Herr Staratzke!

Dr. Staratzke (FDP): Herr Staatssekretär, sind Sie bereit, diese Frage der Zuordnung zu den Wirtschaftsräumen Frankfurt und Mannheim noch einmal überprüfen zu lassen, um ganz sicherzugehen, daß hier keine Fehlentscheidung getroffen wird?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Selbstverständlich, dazu bin ich gern bereit. Ich bin auch bereit, sich bis zur Verwirklichung dieses Projekts noch andeutende Veränderungen mit einzubeziehen. Die Bundesbahn hat ja ein Interesse, Kunden zu befördern und sich nicht einem Verkehrsbedürfnis zu verschließen. Die heutigen Voraussagen liegen aber so, wie ich sie hier gegeben habe.

Vizepräsident Schoettle: Wir kommen zur Frage 31 des Abgeordneten Dr. Imle:

> Ist der Bundesregierung bekannt, warum die rechtzeitige Stornierung von Schlafwagenkarten im Gegensatz zur rechtzeitigen Stornierung von Flugkarten gebührenpflichtig ist?

Bitte!

(D)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Reservierung von Plätzen verursacht den beteiligten Unternehmen Kosten. Die **Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft** erhebt zur Deckung dieser Kosten bei einseitigem Rücktritt des Kunden vom Vortage einen Pauschbetrag. Ebenso verfahren viele nicht der IATA angeschlossene Fluggesellschaften. Innerhalb dieser Organisation wird seit einiger Zeit beraten, ob und in welcher Form **Stornierungsgebühren** eingeführt werden sollen. Eine solche Regelung kann für den IATA-Flugverkehr nur einheitlich auf weltweiter Ebene getroffen werden.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Imle!

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, finden Sie nicht, daß die Stornierungskosten bei Schlafwagenfahrten etwas reichlich hoch sind? Denn es dreht sich ja hier um die rechtzeitige Abbestellung, so daß Weiterverkäufe möglich sind.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, nach dem Willen des Hohen Hauses ist die Deutsche Bundesbahn — und damit auch ihre Tochtergesellschaften — in eigener wirtschaftlicher Verantwortung zu führen. Das heißt, hier muß beim Lösen des Vertrages durch den Kunden auch gesehen werden, daß unter Umständen ein wirtschaftlicher

Parlamentarischer Staatssekretär Börner

(A) Schaden von erheblicher Bedeutung für das Unternehmen eintreten kann. Bei den Luftverkehrsgesellschaften steht das Platzangebot in einem anderen Verhältnis zu den Kosten, die rein organisatorisch anfallen, wenn ein Platz abbestellt wird. Das ist der Hintergrund. Ich möchte mich zum kaufmännischen Gebaren der Deutschen Schlafwagengesellschaft in dieser Frage nicht äußern, gerade weil ich weiß, daß auch Ihre Fraktion etwas von der Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn und ihrer Tochterunternehmen hält.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Apel!

Dr. Apel (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht der Meinung, daß z. B. eine Stornierungsgebühr von 12 DM bei einer Schlafwagenkarte von Hamburg nach Bonn so hoch ist, daß man sich doch überlegt, ob man in Zukunft nicht lieber das Flugzeug nehmen soll?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, sicher wird Ihre Meinungsäußerung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Schlafwagengesellschaft Anlaß zu gewissen kundendienstlichen Überlegungen geben. Grundsätzlich muß aber gesehen werden, daß die Vorhaltung von Schlafwagenplätzen etwas sehr teures ist.

Vizepräsident Schoettle: Dann kommen wir zur Frage 32 des Abgeordneten Dr. Imle:

(B) Über welche Einzelheiten wurde bei der Besprechung des Bundesverkehrsministers am 20. Februar 1969 mit dem niederländischen Staatssekretär für Verkehr und Wasserstraßen Übereinstimmung über Maßnahmen zur besseren Praktizierung des bilateralen Genehmigungskontingents erzielt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, wegen des Sachzusammenhangs bitte ich, damit einverstanden zu sein, daß ich die Fragen des Herrn Kollegen Dr. Imle zusammen beantworte.

Vizepräsident Schoettle: Sie sind einverstanden?

Dr. Imle (FDP): Ja.

Vizepräsident Schoettle: Dann rufe ich auch noch die Frage 33 des Abgeordneten Dr. Imle auf.

Welche Vorstellungen bestehen über die in Aussicht genommene anschließende Regelung zum 1. Januar 1971?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, der Bundesminister für Verkehr und der niederländische Staatssekretär für Verkehr und Wasserstraßen haben am 20. Februar 1969 folgende Maßnahmen zur besseren Praktizierung des **deutsch-niederländischen Genehmigungskontingents** vereinbart:

1. Für Transit-Rückfahrten wurde eine besondere technische Regelung getroffen. Dadurch werden die Schwierigkeiten behoben, die für niederländische Transportunternehmer darin bestehen, daß der Zeit- (C) punkt der Rückkehr nicht immer von vornherein feststeht.

2. Es ist zugesagt worden, der niederländischen Seite bei der optimalen Ausnutzung ihres Genehmigungskontingents behilflich zu sein. Die niederländische Seite beabsichtigt den Einsatz technischer Hilfsmittel wie der Datenverarbeitung, um eine bessere Ausnutzung des Genehmigungskontingents zu erreichen.

3. Schwierigkeiten, die mit dem Genehmigungsverfahren zusammenhängen, sollen künftig in einzelnen Notfällen auf direktem telefonischem Wege ausgeräumt werden.

Beide Seiten sind ferner übereingekommen, rechtzeitig vor Ablauf der für das Kontingent von 1950 Genehmigungen vorgesehenen Dauer von drei Jahren, d. h. vor Anfang 1971, über die anschließende Regelung zu verhandeln. Dabei werden die Auswirkungen der getroffenen Vereinbarungen und der beiderseitigen Bemühungen zur Förderung des deutsch-niederländischen kombinierten Verkehrs Schiene/Straße zu berücksichtigen sein. Durch die verstärkte Einschaltung des kombinierten Verkehrs kann auf längere Sicht eine Entlastung des deutsch-niederländischen Genehmigungskontingents erwartet werden.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Imle!

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, können Sie mir sagen, wie die Erleichterungen der Transitmöglichkeiten im einzelnen aussehen sollen und ob dadurch nicht eine Bevorzugung der holländischen Unternehmen gegenüber den deutschen Unternehmen erfolgt? (D)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich glaube nicht, daß mit der hier soeben genannten Regelung eine Bevorzugung der holländischen gegenüber deutschen Unternehmen eintritt. Beide Verhandlungspartner waren sich darüber einig, daß die beiderseitigen Verkehrsinteressen optimal gewürdigt werden müssen. In diesem Geist ist die Vereinbarung getroffen, und wir haben bisher auch von den Beteiligten keinerlei Klagen gehört.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Imle!

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, Sie sprachen von einer besseren Ausnutzung. Hat das zur Folge, daß nun auf holländischer Seite mehr gefahren werden kann als bisher?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist nicht vorauszusehen. Optimale Ausnutzung heißt, daß dieses Kontingent, von dem ich gesprochen habe, gemäß allen Möglichkeiten der Technik und der kaufmännischen Disposition genutzt werden kann.

Vizepräsident Schoettle: Hierzu keine Fragen mehr.

Vizepräsident Schoettle

(A) Die Fragen 34 und 35 stellt der Abgeordnete Ramms.

(Abg. Dr. Imle: Ich übernehme sie!)

— Übernehmen Sie diese Fragen? — An sich gehört nach den Richtlinien für unsere Fragestunde eine Anmeldung dazu. Ich mache nur darauf aufmerksam.

(Abg. Dr. Imle: Darf ich das hiermit tun?)

— Ich sage das nur zur Information.

Ich rufe also die Frage 34 des Abgeordneten Ramms auf, die von dem Abgeordneten Dr. Imle übernommen wird:

Ist der Bundesregierung bekannt, warum die portugiesische Luftfahrtbehörde deutschen Chartermaschinen die Landeerlaubnis verweigert hat?

Herr Staatssekretär, bitte!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die portugiesische Luftfahrtbehörde hat in den am 10. und 11. April 1969 in Lissabon mit einem Vertreter des Bundesverkehrsministeriums geführten Verhandlungen die Verweigerung der **Landeerlaubnis für deutsche Charterflugzeuge** allgemein mit dem Schutz des Fluglinienverkehrs zwischen der Bundesrepublik und **Portugal** und insbesondere mit seinem Schutz gegen unlautere Praktiken des Charterluftverkehrs begründet.

Im übrigen darf ich aber mitteilen, daß in den genannten Verhandlungen die zunächst verweigerte Landeerlaubnis nunmehr erteilt wurde.

(B)

Vizepräsident Schoettle: Keine Zusatzfrage.

Ich rufe die Frage 35 des Abgeordneten Ramms auf, die ebenfalls von Herrn Dr. Imle übernommen wird:

Ist die Bundesregierung bereit, die Erfahrungen mit der Aufstellung von Fernsehschirmen und elektrischen Vorwarnschildern vor Autobahnabfahrten so auszunutzen, daß durch Vorwarnung der Verkehrsteilnehmer die rechtzeitige Abfahrt vor gesperrten Strecken ermöglicht wird?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Bundesregierung ist grundsätzlich bereit, zur Verbesserung des Verkehrsflusses Erfahrungen mit **zentralen Verkehrsüberwachungen** auf der Grundlage der **Fernsehübertragung** und mit **fernbedienten Wechselverkehrszeichen** auszunutzen. Solche Einrichtungen können jedoch nur dort erwogen werden, wo erfahrungsgemäß häufig Schwierigkeiten entstehen, was an hochbelasteten Streckenteilen der Fall sein kann. Selbstverständlich müssen die nicht unerheblichen Kosten in vernünftiger Relation zu dem erzielbaren Nutzen stehen.

Eine erste **Versuchsanlage** ist z. B. an der **Bundesautobahn München-Salzburg** eingerichtet.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Imle!

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, können Sie schon irgendwelche Erfahrungen über diese Versuchsanlage bekanntgeben?

(C) **Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, die Erfahrungen sind, soweit sie mir bekannt sind, gut. Sie wissen ja, daß insbesondere im Wochenendverkehr durch Fernsteuerung versucht wird, bei Verstopfung bestimmter Gebiete der Münchener Innenstadt eine Umleitung für die Kraftfahrer zu schaffen, die z. B. über München hinaus auf die Nürnberger Autobahn wollen. Das ist natürlich immer nicht nur eine Frage der vorhandenen Anlage oder der technischen Möglichkeiten der Anlage, sondern auch eine Frage der Aufnahmefähigkeit des umgebenden Straßennetzes. Deshalb bin ich in der Bewertung des gesamten Experiments sehr zurückhaltend.

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, können Sie etwas darüber sagen, ob diese Vorschläge und Ratschläge von den Autofahrern auch berücksichtigt werden können, so daß sich ein Erfolg ergibt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, in der Regel hat bei solchen extremen Verkehrssituationen, wie sie hier skizziert werden, der Autofahrer keine andere Wahl, als diese Umleitung anzunehmen oder zu warten.

Vizepräsident Schoettle: Die Frage 36 stellt der Abgeordnete Dr. Apel:

Hält die Bundesregierung den Bau eines westdeutschen Tiefwasserhafens für so wichtig, daß sie die Planungen für seinen Bau aktiv vorantreibt?

(D)

Bitte, Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, wegen des Sachzusammenhangs bitte ich die Fragen 36 und 37 gemeinsam beantworten zu dürfen.

Vizepräsident Schoettle: Der Fragesteller ist einverstanden. Dann rufe ich zusätzlich die Frage 37 des Abgeordneten Dr. Apel auf:

Ist sich die Bundesregierung der Tatsache bewußt, daß ein westdeutscher Tiefwasserhafen neben seiner verkehrswirtschaftlichen Bedeutung auch eine bedeutende standortbildende Kraft hätte?

Bitte!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wegen der großen Bedeutung eines **Tiefwasserhafens** für Supertanker läßt die Bundesregierung derzeit die Jade als Zufahrt nach Wilhelmshaven für Tanker mit einer Tragfähigkeit von 170 000 bis 200 000 t vertiefen. Sie wird auch Pläne unterstützen, daß Erzschiffe mit mehr als 80 000 t Tragfähigkeit einen deutschen Hafen anlaufen können. Die Bundesregierung kennt die verkehrswirtschaftliche und standortbildende Kraft eines Seehafens. Ich darf aber darauf hinweisen, daß Hafenbau und Hafenplanung nach dem Grundgesetz Aufgaben der Länder sind.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Apel!

(A) **Dr. Apel** (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß der Bundestag in dieser Woche Grundgesetzänderungen vorgenommen hat, die über die Regionalpolitik auch dem Bund eine größere Mitwirkung an diesen entscheidenden Fragen einräumen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Schwierigkeiten, die diesen Beschlüssen vorausgegangen sind, geben mir nicht die Hoffnung, daß das Problem, das Sie hier anschneiden, in absehbarer Zeit gelöst werden könnte.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Apel!

Dr. Apel (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht mit mir der Meinung, daß der Bau eines deutschen Tiefwasserhafens in jedem Falle die Kompetenz und auch die Finanzmöglichkeiten der einzelnen Bundesländer, insbesondere der beiden Hansestädte, überschreitet und deswegen die Notwendigkeit der Mitwirkung des Bundes gegeben ist?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich will es so formulieren, Herr Kollege: Die Bundesregierung wird alle Bemühungen unterstützen, die Interessen der deutschen Küstenländer und unserer Seehäfen zu koordinieren. Sie wird auch Bemühungen unterstützen, eine gewisse Arbeitsteilung zwischen einzelnen Häfen zu schaffen, um die Investitionen in Grenzen (B) zu halten, damit sie von den öffentlichen Haushalten getragen werden können.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Apel!

Dr. Apel (SPD): Gibt es bereits ernsthafte Gespräche, um mit diesem Thema voranzukommen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, es gibt Fühlungnahmen und Gespräche über dieses Problem sowohl mit den beiden Hansestädten als auch mit den Küstenländern. Aber es darf nicht übersehen werden, daß in diese Fragen auch noch schwerwiegende Entscheidungen der deutschen Wirtschaft hineinspielen, die von uns nicht präjudiziert werden können.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Apel!

Dr. Apel (SPD): Sehen Sie die Notwendigkeit, diese Gespräche zu forcieren, da wir angesichts der Entwicklung der Rheinmündungshäfen nicht mehr allzuviel Zeit haben, in dieser Frage zu einem abschließenden Urteil zu kommen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wie Sie wissen, haben der Bundesminister für Verkehr und die Bundesregierung im Verkehrspolitischen Programm eine klare Aussage zur Seeverkehrspolitik getroffen. Wir (C) begrüßen jede Gesprächsbereitschaft und sind unsererseits jederzeit bereit, die Möglichkeiten, die der Bund hat, auszunutzen, um die Interessen der deutschen Seehäfen mit zu schützen.

Vizepräsident Schoettle: Herr Cramer!

Cramer (SPD): Herr Staatssekretär, darf ich aus Ihren Antworten schließen, daß bezüglich der Einrichtung eines Tiefwasserseehafens in der Jade bereits Verhandlungen mit dem Land Niedersachsen geführt werden?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich habe angedeutet, welche Bemühungen nicht nur rein theoretischer Art, sondern schon im Bau angestellt werden, um Wilhelmshaven gewisse Voraussetzungen zu geben. Ich beziehe mich auf das, was ich soeben Herrn Kollegen Apel über unsere Gesprächsbereitschaft und unsere Bemühungen mit allen betroffenen Küstenländern gesagt habe.

Vizepräsident Schoettle: Herr Cramer!

Cramer (SPD): Darf ich daraus auch schließen, Herr Staatssekretär, daß Sie die Jade für besonders geeignet halten?

(Heiterkeit.)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich will mich in Differenzen zwischen verschiedenen Küsten- (D) ländern oder verschiedenen Hafenstädten nicht einmischen,

(Sehr gut! bei der SPD)

sondern ich will nur sagen: der Bundesverkehrsminister baggert am liebsten dort, wo die Natur ihm hilft.

Vizepräsident Schoettle: Herr Krammig!

Krammig (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, da Sie von allen Küstenländern sprechen, gehe ich davon aus, daß Sie auch die Freie Hansestadt Bremen einbezogen haben.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Krammig, bei der personellen Zusammensetzung des Verkehrsausschusses steht mir das immer vor Augen.

(Heiterkeit.)

Vizepräsident Schoettle: Ich rufe die Frage 38 des Abgeordneten Dr. Kempfler auf:

Erscheint es der Bundesregierung nicht zweckmäßig, jetzt schon, also vor Abschluß des Versuchsprogramms mit Wildzäunen, besonders gefährdete Strecken an Bundesfernstraßen, die nicht Teststrecken sind, mit solchen Zäunen zu versehen?

Herr Staatssekretär, bitte!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Bun-

Parlamentarischer Staatssekretär Börner

(A) desregierung hält es nicht für zweckmäßig, den Ergebnissen des zur Zeit laufenden **Versuchs mit Wildsperrzäunen** durch die Errichtung weiterer Zäune vorzugreifen. Dies erscheint sachlich nicht angezeigt, da die in den Versuch einbezogenen Streckenabschnitte für das Erhebungsziel ausreichen.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Kempfler!

Dr. Kempfler (CDU/CSU): Ist Ihnen, Herr Staatssekretär, bekannt, daß gerade im Hochgebirge vielfach die Einstände des Hochwilds von den Äsungsplätzen durch neue Straßen abgeschnitten werden und hier nach dem Gutachten der Forstbehörden mit größter Wahrscheinlichkeit durch überwechselndes Wild Verkehrsunfälle entstehen können?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wir haben bisher 82 km Bundesautobahnstrecken in den Versuch mit einbezogen. Wir werden in diesem Jahr noch etwa 35 km in den Gebieten, von denen Sie soeben sprachen, hinzunehmen.

Ich darf aber darauf hinweisen, daß es bei der Neutrassierung von Autobahnen immer diese Schwierigkeiten gegeben hat, auch seinerzeit in der Lüneburger Heide, und daß auch die wissenschaftlichen Forschungen über die Veränderung der Lebensgewohnheiten des Wildes hier hineinspielen. (B) Es ist bekannt, daß bestimmte Wildarten ihre Lebensgewohnheiten nach einer gewissen Anlaufzeit so einrichten, daß sie die Autobahn nicht mehr kreuzen. Aber das ist ein Problem, das immer bleiben wird. Eingriffe in die Natur, die so schwerwiegend sind wie Autobahnbauten, werden hier immer gewisse Probleme schaffen, die auch durch Zäune nur sehr schwer gelöst werden können.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Kempfler!

Dr. Kempfler (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, könnte man dann im Einzelfall besonders gefährdete Strecken in dieses Teststreckenprogramm aufnehmen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, es ist nur die Frage, ob unsere Meinungen über die besondere Gefährdung einer bestimmten Strecke übereinstimmen. Sie müssen mir dann schon sagen, wo es ist, und dann kann ich Ihnen sagen, ob das in unsere Überlegungen mit einbezogen ist.

(Abg. Dr. Kempfler: Soll geschehen!)

Vizepräsident Schoettle: Herr Schwabe!

Schwabe (SPD): Herr Staatssekretär, wird das Bundesverkehrsministerium es verweigern, wenn Jagdpächter anbieten, von sich aus auf ihre Kosten in ihren Revieren da und dort Wildzäune zu errichten?

(C) **Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nein, im Gegenteil. Ich darf darauf hinweisen, daß eine der Sorgen, die wir in diesem Zusammenhang haben, die außerordentlich hohen Unterhaltungskosten eines solchen Wildzauns sind. Wenn ein Jagdpächter, um sein Revier zu schützen, das macht, haben wir nichts dagegen, vorausgesetzt daß er die Interessen der Bundesautobahn wahrt, d. h. den Zaun so hoch macht, daß wirklich kein Rehwild und kein Hirsch hinüberspringen kann.

Vizepräsident Schoettle: Keine weitere Zusatzfrage.

Frage 39 stellt der Abgeordnete Schwabe:

> Gibt es eine Möglichkeit, bei der Standgeldberechnung der Deutschen Bundesbahn für ankommende Waggonladungen zu berücksichtigen, daß die Empfänger sonnabends keine Arbeitskräfte zum Entladen zur Verfügung haben?

Herr Staatssekretär, bitte!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wie mir die Deutsche Bundesbahn mitteilte, wird seit dem 1. Januar 1968 grundsätzlich kein **Wagenstandgeld** erhoben, wenn der Empfänger eine ihm **am Samstag bereitgestellte** Wagenladung erst am folgenden Werktag abnimmt. Die Bundesbahn verzichtet allerdings nicht auf die Erhebung dieser Gebühr an Samstagen, wenn der Empfänger schon an einem der vorhergehenden Tage mit der Entladung in Verzug gekommen war. (D)

Vizepräsident Schoettle: Herr Schwabe!

Schwabe (SPD): Wenn ich voraussetzen darf, daß es sich bei der Differenz um Ladungen handelt, die unter Umständen am Freitagnachmittag angeboten werden, würden Sie mir zustimmen, daß insbesondere im Hinblick auf die jetzt auf uns zukommenden Lastwagenfahrverbote am Wochenende der Entlader doch in eine schwierige Lage kommt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das wird sicher noch einmal bei uns geprüft werden. Ich darf aber darauf hinweisen, daß der Zeitpunkt der Sperrung nach der beabsichtigten Verordnung — ich werde nachher bei einer anderen Frage noch darauf zu sprechen kommen — dieses Problem nicht tangiert. Die Frage ist vielmehr, ob, wenn ein Wagen nicht rechtzeitig angeboten wird, die Bundesbahn, wie Sie es in Ihrer Frage ausgeführt haben, berechtigt wäre, schon für den Samstag Standgeld zu nehmen. Nach dem, was uns mitgeteilt worden ist, geschieht das nicht, wenn der Wagen bis Freitag, 14 Uhr, geliefert wird.

Vizepräsident Schoettle: Frage 40 stellt der Abgeordnete Ollesch:

> Welche Konsequenzen bezüglich ihrer Straßenbaupolitik gedenkt die Bundesregierung aus den Angaben des Verbandes der Automobilindustrie zu ziehen, wonach sich 80 % der Verkehrs-

Vizepräsident Schoettle

(A) unfälle in Deutschland auf unzureichend ausgebauten Straßen in den Ballungsgebieten ereignen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Angaben des Verbandes der Automobilindustrie über den Prozentsatz der **Unfälle auf unzureichend ausgebauten Straßen** in Verdichtungsräumen können nach Ansicht der Bundesregierung nicht zutreffen. Da die Quellen für die Angaben nicht bekannt sind, ist eine Klärung leider nicht möglich. Andererseits sind die Verkehrsprobleme in den Verdichtungsräumen der Bundesregierung bekannt. Sie werden, soweit der Bund als Baulastträger verantwortlich ist, seit Jahren im Rahmen des Möglichen beim Ausbau der Bundesfernstraßen berücksichtigt.

Auch der 1970 anlaufende und zur Zeit in Arbeit befindliche 2. Ausbauplan wird der Tatsache, daß in den Verdichtungsräumen das Verkehrsaufkommen erheblich ist, Rechnung tragen. Darüber hinaus kommen die zusätzlichen Mittel des Steueränderungsgesetzes von 1966 in der Größenordnung von annähernd 900 Millionen DM jährlich in besonderem Maße der Verbesserung der Infrastruktur in den Städten und Verdichtungsräumen bei den nicht in der Bundesbaulast stehenden Straßen zugute.

Vizepräsident Schoettle: Herr Ollesch!

Ollesch (FDP): Herr Staatssekretär, da Sie ausführten, daß die Angaben des Verbandes der Automobilindustrie nicht zutreffen, können Sie mir sagen, in welcher Art und Weise sich die Ihnen bekannten Zahlen von denen des Verbandes der Automobilindustrie unterscheiden?

(B)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, dann müßte ich hier eine Statistik vorlesen. Wenn Sie sich darüber gern näher orientieren wollen, stelle ich Ihnen — hier — unsere amtlichen, durch unsere Institutionen geprüften Zahlen zur Verfügung. Ich muß darauf hinweisen, daß wir die Sache gerne näher analysiert hätten, wenn uns der Verband die Quellen seiner Forschungen zur Verfügung gestellt hätte.

Vizepräsident Schoettle: Herr Ollesch!

Ollesch (FDP): Herr Staatssekretär, ich will gern Ihre Anregung aufnehmen und auf Sie zukommen, aber wenn ein Verband Zahlen angibt und wenn Sie sagen, die Zahlen treffen nicht zu, dann müssen Sie die richtigen Zahlen wissen.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, die richtigen Zahlen sind die, die wir haben.

(Oho-Rufe in der Mitte.)

Vizepräsident Schoettle: Die Frage 41 des Abgeordneten Zebisch wird im Einverständnis mit dem Fragesteller schriftlich beantwortet:

(C) Wird die Bundesregierung durch eine entsprechende Verordnung sicherstellen, daß in Zukunft alle Lkw (nicht nur neu hergestellte auf besondere Bestellung) zur Sicherheit der Kraftfahrer mit einer Scheibenwaschanlage ausgestattet werden?

Die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Börner vom 24. April 1969 lautet:

Im Rahmen der vereinheitlichten **Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge,** die für den Bereich der Europäischen Gemeinschaften eingeführt werden sollen, ist die Ausstattung aller Kraftfahrzeuge, also auch der Lkw, mit **Scheibenwaschanlagen** vorgesehen. Allerdings werden diese Vorschriften nur für Neufahrzeuge gelten. Ob die Ausrüstungsvorschrift später auch auf bereits im Verkehr befindliche Lkw ausgedehnt wird, hängt nicht zuletzt von den Erfahrungen ab, die man über die Neufahrzeuge gewinnen wird.

Vizepräsident Schoettle: Die Fragen 42 und 43, von denen ich der Meinung bin, daß sie gemeinsam beantwortet werden könnten, weil sie zusammenhängen, stellt der Abgeordnete Dr. Giulini:

Ist die Bundesregierung bereit, durch Gesetz oder Anordnung die Automobilindustrie zu veranlassen, leise schließende Türen in die Kraftfahrzeuge einzubauen, da nachgewiesenermaßen das laute Zuschlagen der Türen — vor allem nachts — die Ruhe der Bevölkerung in erheblicher Weise stört?

Weiß die Bundesregierung, daß diesbezügliche Konstruktionen bereits vorhanden sind (siehe BMW 600 und Isetta) und diese deswegen nicht zur Ausführung kommen, weil sie eine geringfügige Verteuerung der Herstellungskosten eines Fahrzeuges bedeuten würden?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Eine Vorschrift, wie sie der Herr Kollege Giulini anregt, besteht bereits in § 35 e Abs. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Eine weitergehende Vorschrift, in der z. B. für alle Fahrzeuge eine ganz bestimmte Konstruktionsform der Türverschlüsse vorgeschrieben würde, ist nicht vertretbar und würde eine **Lärmbelästigung infolge falsch eingestellter Türverschlüsse** oder durch gedankenloses Zuschlagen der Türen auch nicht abstellen können. (D)

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Giulini!

Dr. Giulini (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, darf ich aus Ihren Ausführungen entnehmen, daß Ihnen wie uns klar ist, daß ein ständiges mäßiges Geräusch angenehmer ist als ein plötzliches Geräusch in einer verhältnismäßig ruhigen Zeit?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Aber natürlich, Herr Kollege. Das Problem ist, daß sich die Automobilindustrie nach unseren Feststellungen große Mühe gibt, die Türschlösser so zu bauen, daß bei richtiger Einstellung kein großer Lärm entsteht. Aber in die Frage, die Sie gestellt haben, spielt ja auch das mitmenschliche Verhalten hinein. Es ist natürlich ein Unterschied, ob ich die Tür am Tage auf einer belebten Hauptverkehrsstraße schließe oder sie nachts um zwei bei einigem Wind zuschmeiße.

Vizepräsident Schoettle: Herr Matthöfer!

Matthöfer (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht der Meinung, daß die Bundesregierung überfordert ist, wenn sie auch noch solche Trivialitäten regeln soll, und daß man das doch eigentlich dem Markt überlassen sollte?

(A) **Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich bin gar nicht Ihrer Meinung, daß man das dem Markt überlassen sollte. Wir haben ja große Bemühungen hier im Hause, Lärmschutz in allen Gebieten des Lebens durch entsprechende Gesetzgebung zu forcieren. Insofern gehört es durchaus zu unserer Pflicht, darauf zu achten, daß der jeweils mögliche Stand der Technik auch in der Produktion zum Ausdruck kommt. Das ist hier geschehen. Der Rest ist eben eine Frage des menschlichen Verhaltens.

Vizepräsident Schoettle: Herr Matthöfer!

Matthöfer (SPD): Herr Staatssekretär, wenn die Bundesregierung schon solche Kleinigkeiten regeln will, wäre es dann nicht zweckmäßiger, sich vorwiegend erst einmal dem Gebiet der Sicherheit zuzuwenden?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, da findet heute hier im Hause im Verkehrsausschuß ein Hearing statt, das sich mit dieser Frage beschäftigt. Aber neben dem Komplex der Sicherheit ist natürlich das Automobil auch unter den Gesichtspunkten zu sehen, die hier in der Frage des Herrn Kollegen eine Rolle gespielt haben. Ich meine also, man sollte das eine tun und das andere nicht lassen.

(Beifall bei der CDU/CSU.)

(B) **Vizepräsident Schoettle:** Herr Strohmayr!

Strohmayr (SPD): Herr Staatssekretär, glauben Sie nicht, daß das Geräusch einer zuschlagenden Tür vor allem von der Schwere der Tür abhängig ist —, je leichter die Tür, desto stärker das Geräusch, und je schwerer die Tür, um so weniger geräuschvoll?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich glaube, jetzt sind wir wirklich in der Gefahr, zwischen die Autoersatzteile zu geraten. Ich meine, daß hier die Frage der konstruktiven Ausbildung der Tür bzw. der Schallschutzvorrichtung oder der Dichtung der Tür auch eine erhebliche Rolle spielt.

Vizepräsident Schoettle: Wir kommen zur Frage 44 des Abgeordneten Dr. Marx (Kaiserslautern) — sie wird übernommen von Herrn Dr. Hauser —:

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um bei den zuständigen Verwaltungsbehörden der Deutschen Bundesbahn darauf hinzuwirken, daß die oft ungenügende und dadurch lesende Augen schädigende Beleuchtung in Personen- und D-Zugwagen verbessert wird?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, nach Auskunft der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn sind die **Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn** zu 98 % mit modernen Leuchtstofflampen ausgerüstet, die in ihrer Qualität den für Eisenbahnwagen international festgelegten Normen (C) entsprechen. Während bei den modernen Wagen die in diesen Normen festgelegten Werte wesentlich überschritten werden, liegt die Qualität der **Beleuchtung** bei einigen älteren Wagenbauarten und bei den rund 6000 dreiachsigen Umbauwagen an der unteren Grenze. Da die zuletzt genannten Fahrzeuge auch sonst den Komfortansprüchen nicht mehr genügen und am Ende ihrer Nutzungszeit stehen, werden sie Zug um Zug durch moderne Fahrzeuge ersetzt.

Vizepräsident Schoettle: Keine weiteren Zusatzfragen.

Jetzt ist Herr Dr. Hauser selber mit seinen Fragen an der Reihe.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, ich wäre dankbar, wenn ich die beiden Fragen des Herrn Kollegen Dr. Hauser zusammen beantworten könnte.

Vizepräsident Schoettle: Haben Sie etwas dagegen?

(Abg. Dr. Hauser [Sasbach]: Nein!)

— Einverstanden. Dann rufe ich die Fragen 45 und 46 auf:

Treffen Mitteilungen des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes in der Badischen Bauernzeitung vom 12. April 1969 zu, wonach das Bundesverkehrsministerium für dieses Jahr verstärkte Verbotsregelungen für den Straßenverkehr mit einem bereits ab Freitag, 15 Uhr, geltenden Sonntagsfahrverbot für Lastkraftwagen und erheblichen Einschränkungen des Schwerlastverkehrs in verkehrsdichten Gebieten vorbereitet, ja bereits entsprechende Anweisungen erteilt hat? (D)

Sieht das Bundesverkehrsministerium bei Bejahung der Frage 45 für den Transport leicht verderblichen Obstes und Gemüses aus den Erzeugergebieten dringend notwendige Ausnahmen vor, um unhaltbare Benachteiligungen für unsere Landwirtschaft zu verhüten?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Der Bundesminister für Verkehr wird in Kürze dem Bundesrat eine Verordnung zur Zustimmung vorlegen, die im Interesse einer flüssigen und sicheren Abwicklung des Ferienreiseverkehrs **Beschränkungen des schweren Lkw-Verkehrs** an den Wochenenden vom 27. Juni bis 27. Juli 1969 vorsieht. In dringenden Fällen, z. B. für die Beförderung leichtverderblicher Lebensmittel, werden Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Imle!

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, können Sie mir im einzelnen sagen, auf welche Rechtsvorschrift die Bundesregierung dieses Lkw-Verbot stützen will?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Auf das Straßenverkehrsgesetz.

Dr. Imle (FDP): Ich möchte genau wissen, auf welche Bestimmung in § 6.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Abs. 1 Nr. 3.

(A)

Dr. Imle (FDP): Darf ich weiter fragen, Herr Präsident? — Da gibt es ja verschiedene Punkte, Herr Staatssekretär. Auf welche Bestimmng will sich die Regierung da stützen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich habe sie soeben genannt: § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes.

Dr. Imle (FDP): Da sind doch verschiedene Punkte angegeben. Auf welchen speziellen Punkt soll das hier gestützt werden?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich darf Sie daran erinnern, daß diese Frage bei der Beratung des Gesamtkomplexes im Verkehrsausschuß, dem Sie selber angehören, erschöpfend diskutiert worden ist. Es handelt sich um die Frage, ob wir, um den Urlaubsverkehr in diesem Jahr besser fließen zu lassen, eine Beschränkung des schweren Lkw-Verkehrs auf unseren Autobahnen und Straßen für wenige Wochenenden im Jahr zulassen wollen. Die Rechtsgrundlage ist nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend. In den nächsten Tagen werden die entsprechenden Beratungen mit dem Bundesrat beginnen.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Imle!

(B)

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, wenn ich richtig unterrichtet bin, soll doch das Lkw-Verbot darauf gestützt werden, daß dem Bundesverkehrsminister eine Ermächtigung gegeben ist, verkehrsungünstige Maßnahmen zu verhindern zur Besserung des Straßenverkehrs. Jetzt kommt meine Frage: Wenn nun die Lkws nicht mehr wie bisher die Straßen an den Wochenenden belasten, dafür aber einige Millionen Pkws auf die Straße kommen, werden dann die Erschwernisse des Verkehrs nicht durch die Pkws herbeigeführt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nein, Herr Kollege. Ich meine, es ist eine politische Frage, ob Sie das Interesse von einigen tausend Lkws oder das Interesse von Millionen Urlaubern bevorzugen. Die Bundesregierung hat sich für das letztere entschieden.

Vizepräsident Schoettle: Sie haben keine Fragen mehr, Herr Kollege.

Dr. Imle (FDP): Ich dachte, es wären zwei Fragen, zu denen ich jederzeit zwei Zusatzfragen stellen könnte.

Vizepräsident Schoettle: Nein, nein. So weit wollen wir das hier nicht auslegen.

Ich rufe die Frage 47 des Herrn Abgeordneten Lampersbach auf:

Beabsichtigt die Bundesregierung, auf Grund der Erfahrungen während der Osterfeiertage, an denen Stauungen nur an den für LKW-Verkehr verbotenen Tagen, nämlich Karfreitag und Ostermontag, auftraten, ihre vorgesehenen Pläne zur Ausdehnung des Sonntagsfahrverbots während der Hauptreisezeit weiter zu verfolgen?

(C)

Sie wird von Herrn Dr. Hauser übernommen. Bitte, Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, der Ablauf des diesjährigen Osterverkehrs war ungewöhnlich. Als Folge der unerwartet einsetzenden Schönwetterperiode waren in diesem Jahr Verkehrsspitzen am Karfreitag und Ostermontag zu verzeichnen, während in den vergangenen Jahren die größte Verkehrskonzentration am Gründonnerstag und Osterdienstag festgestellt wurde.

Unabhängig davon wird der Bundesminister für Verkehr in Kürze dem Bundesrat eine Verordnung zur Zustimmung zuleiten, die im Interesse einer flüssigen und sicheren Abwicklung des Ferienreiseverkehrs **Beschränkungen des schweren Lkw-Verkehrs** an den soeben genannten Wochenenden vorsieht. Dabei wurden die Beobachtungen der letzten Jahre schon ausgewertet.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Imle!

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, ist bei diesem kommenden Verbot der Wirtschaftsablauf bei den Unternehmen durch Zulieferung von Zulieferteilen usw. sichergestellt, so daß dort nicht besondere Lager eröffnet werden müssen und sonstige Schwierigkeiten entstehen?

(D)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Die von uns vorgesehenen Zeiten für dieses Fahrverbot lassen eine solche Sorge als unbegründet erscheinen.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Imle!

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, ist, nachdem diese Zeit abgelaufen ist, eventuell daran gedacht, dieses Verbot dann auf unbeschränkte Zeit zu erweitern?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich habe ja gesagt, es handelt sich um eine Maßnahme zur Hilfe für den Ferienreiseverkehr. Daraus haben Sie entnehmen können, daß hier nur von besonders gelagerten Tatbeständen im Straßenverkehr, die an wenigen Wochenenden im Jahr auftreten, die Rede ist.

Vizepräsident Schoettle: Ich darf bei dieser Gelegenheit wieder einmal darauf aufmerksam machen, daß es ein Irrtum ist, wenn Zusatzfragesteller meinen, sie hätten zu jeder Frage zwei Zusatzfragen. Es liegt im Ermessen des amtierenden Präsidenten, ob er eine oder zwei Fragen zuläßt. Lesen Sie bitte die Richtlinien für die Fragestunde nach!

Wir kommen jetzt zum Geschäftsbereich des Bundesministers der Finanzen. Zur Beantwortung ist der Herr Parlamentarische Staatssekretär Leicht anwe-

Vizepräsident Schoettle

(A) send. Ich rufe zunächst die Fragen 106 bis 108 des Abgeordneten Ott auf:

Inwieweit entsprechen Presseveröffentlichungen über den 6. Steuerbeamtentag der Richtigkeit, wonach bei den Finanzämtern nur 25 % der Steuererklärungen von Unternehmen kontrolliert werden?

Werden eingereichte Steuererklärungen von Einkommensteuerpflichtigen und Lohnsteuerpflichtigen bei den Veranlagungsstellen der Finanzämter unterschiedlich geprüft?

Inwieweit entsprechen Behauptungen den Tatsachen, wonach „Lohnsteuerzahlern ohne Rücksicht auf Härtefälle, wie Krankheit, die Steuer einbehalten wird, Inhaber von Gewerbebetrieben dagegen vom Finanzamt in besonderen Fällen einen Aufschub der Einkommensteuerzahlung erreichen"?

Herr Dr. Hauser ist heute Allround-Frager; er übernimmt auch die drei Fragen des Abgeordneten Ott. — Bitte, Herr Staatssekretär!

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Ich darf die erste Frage des Herrn Abgeordneten Ott wie folgt beantworten. Die in der Anfrage in Bezug genommenen, nicht näher bezeichneten Presseveröffentlichungen betreffen offenbar — hier müssen wir Schlüsse ziehen — den Entschließungsantrag zum Finanz- und Steuerwesen, den die Bundesleitung des Bundes Deutscher Steuerbeamten dem 6. Steuerbeamtentag vorgelegt hat. In diesem Entschließungsantrag ist nicht davon die Rede, daß nur 25 % der **Steuererklärungen von Unternehmen kontrolliert** werden. Vielmehr wird in bezug auf das Lohnsteuerjahresausgleichsverfahren gefordert, daß insoweit, als nur ein Teil der Kleinstbetriebe durch die Betriebsprüfung geprüft werde, auch bei Lohnsteuerzahlern auf (B) eine Prüfung verzichtet werden sollte. Lediglich zur Verdeutlichung dieser Forderung heißt es, daß nur noch 25 % der Anträge auf Durchführung des Lohnsteuerjahresausgleichs nachgeprüft werden sollten, wenn nur 25 % der Kleinstbetriebe geprüft werden. Der angeführte Prozentsatz ist lediglich als Beispiel aufzufassen und beruht nicht auf statistischen Werten.

Die Steuererklärungen der Unternehmen werden im Steuerermittlungsverfahren von den Finanzämtern geprüft. Außerdem unterliegen die Unternehmen einschließlich der Kleinstbetriebe der Betriebsprüfung. Durch die Betriebsprüfung kann jeweils nur ein Teil der Unternehmen geprüft werden. Die Steuererklärungen der Unternehmen werden wie die Steuererklärungen aller Steuerpflichtigen im Steuerermittlungsverfahren jedoch ohne Einschränkung geprüft.

Zur zweiten Frage, Herr Präsident, darf ich folgendes antworten. Die **Steuererklärungen der Lohnsteuerpflichtigen und der Einkommensteuerpflichtigen** werden von den Veranlagungsstellen der Finanzämter nach denselben Grundsätzen geprüft. Es ist mir nicht bekannt, daß die Erklärungen der Lohnsteuerpflichtigen in den Lohnsteuerstellen nach anderen Grundsätzen geprüft werden.

Und schließlich zur dritten Frage. Steuern können nach § 127 Abs. 1 AO gestundet werden, wenn ihre Einziehung mit erheblichen Härten für den Steuerpflichtigen verbunden ist und der Anspruch durch die **Stundung** nicht gefährdet wird. Die Möglichkeit der Stundung ist zwar nicht auf bestimmte (C) Steuern beschränkt. Der Bundesfinanzhof hat in einem Grundsatzurteil vom 8. Februar 1957 die Stundung von Lohnsteuer aber lediglich bei Nachforderungen für zulässig erklärt, die Stundung von laufenden Lohnsteuerabzugsbeträgen hingegen ausgeschlossen, weil es an einer gesetzlichen Bestimmung fehle, nach der das Finanzamt den Arbeitgeber von der Verpflichtung zur Einbehaltung und Abführung der Lohnsteuer entbinden könne. Die Stundung laufender Lohnsteuerbeträge würde nach der Auffassung des Bundesfinanzhofs ferner verwaltungsmäßige Schwierigkeiten, nicht zuletzt auch für den Arbeitgeber, wegen notwendig werdender Überwachungsmaßnahmen mit sich bringen. Gleichwohl mißt die Bundesregierung diesem Fragenkomplex im Interesse der Gleichmäßigkeit der Besteuerung besondere Bedeutung zu. Es ist deshalb beabsichtigt, Möglichkeiten einer Fortentwicklung des Lohnsteuerverfahrens auch in diesem Punkte von der Steuerreform-Kommission prüfen zu lassen.

Vizepräsident Schoettle: Keine Fragen dazu.

Ich rufe dann die Frage 109 des Abgeordneten Dr. Geldner auf. — Er ist nicht anwesend. Die Frage wird schriftlich beantwortet.

Dasselbe gilt für die Frage 110 des Abgeordneten Peiter.

Ich komme nunmehr zur Frage 111 des Abgeordneten Mertes:

Wann wird die Bundesregierung entsprechend der Ankündigung des Bundesfinanzministers Vorschläge zum Ausgleich der Benachteiligung deutscher Auslandsanlagen vorlegen? (D)

(Abg. Dr. Staratzke: Ich übernehme diese Fragen!)

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Herr Präsident, ich möchte die beiden Fragen zusammen beantworten, da sie in sachlichem Zusammenhang stehen.

Vizepräsident Schoettle: Dann rufe ich auch die Frage 112 des Abgeordneten Mertes auf:

Welche Möglichkeiten einer direkten Subventionierung von Auslandsanlagen sieht die Bundesregierung neben steuerlichen Erleichterungen?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Für die steuerrechtlichen Maßnahmen, die der Bundesminister der Finanzen im Rahmen seiner Vorschläge für ein Sofortprogramm zur **Förderung von Auslandsinvestitionen deutscher Unternehmen** im Ausland empfohlen hat, ist in diesen Tagen von meinem Hause ein Entwurf eines Gesetzes über steuerliche Maßnahmen bei Auslandsinvestitionen der deutschen Wirtschaft erarbeitet worden.

Dieser Entwurf ist am 18. April 1969 den Herren Fraktionsvorsitzenden der im Bundestag vertretenen Parteien sowie einigen weiteren interessierten Kollegen mit der Bitte übersandt worden, sich dafür einzusetzen, daß die Überlegungen, die dem Entwurf zugrunde liegen, in den kommenden parlamen-

Parlamentarischer Staatssekretär Leicht

(A) tarischen Beratungen — dabei ist an die Beratungen des Zweiten Steueränderungsgesetzes gedacht — voll zur Geltung kommen.

Die Meinungsbildung innerhalb der Bundesregierung zum gesamten Fragenkomplex ist aber noch nicht abgeschlossen. Die verschiedenen Vorschläge hierzu werden gegenwärtig von den Ressorts erörtert. Es besteht ein starkes Interesse, eine Entscheidung über derartige Maßnahmen noch vor Ende der Legislaturperiode zu erreichen.

Das vom Herrn Minister Strauß vorgelegte Sofortprogramm enthält im übrigen keinen Vorschlag zur direkten Subventionierung von Auslandsanlagen, wie das in der Frage des Herrn Kollegen Mertes anklingt. Neben einigen steuerlichen Maßnahmen sind darin vielmehr gewisse kreditpolitische Maßnahmen vorgesehen.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Staratzke!

Dr. Staratzke (FDP): Der Brief des Bundesministers der Finanzen an die Fraktionsvorsitzenden ist offenbar später eingetroffen, als der Fragesteller die Fragen hier angemeldet hatte. Der Brief liegt also jetzt vor.

Ich darf an den Herrn Staatssekretär die Frage richten, ob er der Meinung ist, daß die in dem Schreiben an die Fraktionsvorsitzenden vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, um das Ziel, das man sich bezüglich der Begünstigung von Auslandsinvestitionen gesetzt hat, zu erreichen.

(B)

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Sicherlich nicht, Herr Kollege Staratzke. Ich habe ja auch darauf hingewiesen, daß es sich hier um ein Sofortprogramm handelt und die Meinungsbildung über den gesamten Fragenkomplex innerhalb der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen ist. Wir hoffen, daß diese Meinungsbildung, worunter dann eben auch andere Maßnahmen fallen werden, noch in dieser Legislaturperiode abgeschlossen werden kann.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Staratzke!

Dr. Staratzke (FDP): Darf ich die Frage an den Herrn Staatssekretär richten, ob vorgesehen ist, einen Regierungsentwurf vorzulegen, der zunächst einmal diese Maßnahmen im Zusammenhang vorsieht, um dann später noch weitere folgen zu lassen, oder ob man erst warten will, bis die Meinungsbildung so weit ist, daß man alle Maßnahmen zusammen in einem Gesetzentwurf bringt.

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Der Brief an die Herren Fraktionsvorsitzenden und einige interessierte Kollegen hat nicht nur die Information, sondern eben auch mehr oder weniger die Bitte zum Gegenstand, in den parlamentarischen Beratungen — ich habe z. B. vom Zweiten Steueränderungsgesetz gesprochen —, die jetzt vorgenommen werden, dafür zu sorgen, diese Dinge in ein Sofortprogramm

(C) einzubauen, also initiativ zu werden. Sonst könnte der Weg, den wir einschlagen müßten, wahrscheinlich dazu führen, daß eine Behandlung auch dieses Sofortprogramms nicht mehr möglich wäre.

Vizepräsident Schoettle: Herr Krammig!

Krammig (CDU/CSU): Ist dem Herrn Staatssekretär bekannt, daß der Abgeordnete Krammig gestern in der Finanzausschußsitzung angekündigt hat, die Anregung des Herrn Bundesministers der Finanzen als Initiativantrag zur Beratung des Zweiten Steueränderungsgesetzes einzubringen?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Das ist mir zwar nicht bekannt, Herr Kollege Krammig, aber ich freue mich darüber.

Vizepräsident Schoettle: Ist der Herr Abgeordnete Krammig von gestern identisch mit dem jetzigen Fragesteller? — In der Tat.

(Heiterkeit. — Abg. Krammig: Ich kann mich ja nicht selber fragen!)

Keine weitere Frage mehr.

Ich rufe dann die Fragen 113 und 114 der Abgeordneten Frau Funcke auf. — Die Fragestellerin ist nicht anwesend; die Fragen werden auch nicht übernommen. Die beiden Fragen werden schriftlich beantwortet.

(D)

Ich komme nunmehr zu der Frage 115 des Abgeordneten Ramms. Die Frage wird schriftlich beantwortet, da der Fragesteller nicht anwesend ist.

Ich rufe dann die Frage 116 des Abgeordneten Krammig auf:

> Trifft es zu, daß die Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Betriebsprüfung — Betriebsprüfungsordnung (Steuer) — vom 23. Dezember 1965 nicht für die Betriebsprüfung (Zoll) gilt, obwohl sich die Hauptzollämter bei den Betriebsprüfungsanordnungen überwiegend auf die gleichen Bestimmungen der Reichsabgabenordnung berufen wie die Finanzämter?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Ich bitte, wegen des Sachzusammenhangs die drei Fragen des Herrn Kollegen Krammig zusammen beantworten zu dürfen.

Vizepräsident Schoettle: Dann rufe ich auch die Fragen 117 und 118 des Abgeordneten Krammig auf:

> Welches sind die Gründe, weshalb die Betriebsprüfungsordnung (Steuer) nicht für die Bundeszollverwaltung gilt?

> Wann etwa kann damit gerechnet werden, daß die Betriebsprüfungsordnung (Steuer) auch für die Bundeszollverwaltung verbindlich wird?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Die **Betriebsprüfungsordnung (Steuer)** vom 23. 12. 1965 regelt das Prüfungsverfahren auf dem Gebiet der Besitz- und Verkehrsteuern, wie sich auch schon aus ihrer Bezeichnung ergibt. Sie ist für die **Betriebsprüfung der Zollverwaltungen** nicht unmittelbar anwendbar. So-

Parlamentarischer Staatssekretär Leicht

(A) weit sie allgemeine Grundsätze des Abgabenrechts enthält und nicht speziell auf die Verhältnisse bei den Besitz- und Verkehrsteuern zugeschnitten ist, ist vorgesehen — und insoweit ist, glaube ich, schon ein Schritt zu dem, was Sie erreichen wollen, getan —, sie für die Betriebsprüfung der Zollverwaltung für verbindlich zu erklären. In einigen Einzelfragen ist sie dabei unter Wahrung der abgabenrechtlichen Stellung der Steuerpflichtigen den besonderen Verhältnissen der Zölle und Verbrauchsteuern anzupassen. Ein Referentenentwurf hierzu liegt schon vor. Seine Ausführung wurde wegen der Zweifelsfragen zurückgestellt, die sich bei der Anwendung des § 13 der Betriebsprüfungsordnung (Steuer) im Hinblick auf das Zweite Abgabenordnung-Strafrechtsänderungsgesetz allgemein ergeben. Es ist insbesondere zweifelhaft, ob der Betriebsprüfer bei Verdacht einer Ordnungswidrigkeit, für deren Verfolgung das Opportunitätsprinzip gilt, den in § 13 vorgeschriebenen Hinweis geben darf, daß der Sachverhalt auch wegen der Steuerordnungswidrigkeit erforscht wird; denn ein derartiger Hinweis würde die Einleitung eines Bußgeldverfahrens bedeuten, über die das Hauptzollamt als Strafsachenstelle zu entscheiden hätte. Das Problem ist bereits Gegenstand von Erörterungen in unserem Hause. Wegen ihrer grundsätzlichen Natur muß die Entscheidung auch mit den Finanzministern bzw. Finanzsenatoren der Länder abgestimmt werden. Sobald praktikable Lösungen gefunden sind, steht auch formell der entsprechenden Anwendung der Betriebsprüfungsordnung (Steuer) auf die Betriebsprüfung der Zollverwaltung nichts mehr im Wege. (B) Ich möchte jedoch darauf hinweisen, daß die Betriebsprüfungsstellen (Zoll) in der Praxis schon nach den Grundsätzen der Betriebsprüfungsordnung (Steuer) verfahren. Schwierigkeiten sind hierbei nicht bekanntgeworden.

Vizepräsident Schoettle: Eine Frage, Herr Krammig.

Krammig (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wäre es in Anbetracht des Umstandes, daß den Steuerpflichtigen in dieser Betriebsprüfungsordnung auch gewisse Rechte eingeräumt sind, nicht zweckmäßig, wenn die Zollverwaltung jetzt schon angewiesen würde, diese Rechte der Steuerpflichtigen zu beachten, insbesondere die angemessene Ankündigung der Betriebsprüfung und nicht den Überfall vorzunehmen, wie er heute noch gang und gäbe ist?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Ich will prüfen lassen, Herr Kollege Krammig, ob das in Vorwegnahme dessen, was beabsichtigt ist, schon jetzt möglich ist.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage.

Krammig (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, bei einer Verhandlung, die ich mit einer Oberfinanzdirektion geführt habe, ist mir gesagt worden, daß diese Vorschriften keine Anwendung finden würden. Könnte für die Oberfinanzdirektionen durch (C) Anweisung schon jetzt vorab bestimmt werden, welchen Teil der Betriebsprüfungsordnung sie den Steuerpflichtigen gegenüber unbedenklich auch durch die Betriebsprüfung (Zoll) Anwendung finden lassen könnten?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Ich will sehen, ob sich das machen läßt.

Vizepräsident Schoettle: Die Frage 119 des Abgeordneten Fritsch wird von dem Bundeswirtschaftsminister nach dem Stand der jetzigen Beratungen morgen beantwortet.

Die Frage 120 stellt der Abgeordnete Dr. Schmid-Burgk; die übernehmen Sie, Herr Krammig:

> Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es im Interesse einer rationellen und kostengünstigen Schiffsbauplanung geboten ist, daß die deutschen Reedereien und die Werftindustrie über die Fortsetzung der 1970 auslaufenden Sonderabschreibungen für die Anschaffung von Seeschiffen durch deutsche Reeder noch in dieser Legislaturperiode endgültige Klarheit gewinnen?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Ich darf diese Frage wie folgt beantworten. Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Zweiten Steueränderungsgesetzes 1968 nicht ausgeschlossen, daß bei einzelnen bis zum 31. Dezember 1970 befristeten Sonderabschreibungen eine Verlängerung der Geltungsdauer unumgänglich sein könnte. Das gilt (D) auch für die **Sonderabschreibungen für Handelsschiffe** und Luftfahrzeuge. Sie hat in der Gegenäußerung ferner ausgeführt, daß diese Verlängerung auch in der kommenden Legislaturperiode — etwa zu Beginn des Jahres 1970 — noch rechtzeitig vor Ablauf der Vergünstigungen vorgenommen werden könne. Im übrigen wird bei den Beratungen des Entwurfs eines Zweiten Steueränderungsgesetzes Gelegenheit sein, die für und gegen eine Verlängerung in dieser Legislaturperiode sprechenden Umstände im einzelnen zu erörtern.

Vizepräsident Schoettle: Eine Frage, Herr Krammig.

Krammig (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, würde Ihr Haus bereit sein, wenn ihm nachgewiesen würde, welche Vorlaufzeit erforderlich ist, um eine entsprechende Planung im Schiffsbau durchzuführen, sich schon jetzt dafür einzusetzen, daß im Zweiten Steueränderungsgesetz die Verlängerung gegebenenfalls unter einer gewissen Einschränkung gegen Mißbrauchsmöglichkeiten vorgesehen wird?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Ich möchte annehmen, daß das wenigstens zum Teil geprüft ist. Ich habe aber offengelassen, Herr Kollege Krammig, daß wir uns bei den Beratungen über das Steueränderungsgesetz noch einmal über das Für und Wider unterhalten. Vielleicht gibt es eine Möglichkeit, Ihrem Petitum Rechnung zu tragen.

(A)

Vizepräsident Schoettle: Die Frage 15 stellt der Abgeordnete Dr. Müller (München):

Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß Arbeitnehmer, die in den ersten Nachkriegsjahren unter Strafandrohung zum Dienst bei den alliierten Streitkräften gezwungen wurden, heute nach 20jähriger Dienstzeit als ältere Angestellte arbeitslos werden?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Ich darf Ihre Frage, Herr Kollege Müller, wie folgt beantworten.

Bevor die **Stationierungsstreitkräfte** Kündigungen in Erwägung ziehen, prüfen sie im eigenen Bereich alle Möglichkeiten der innerbetrieblichen Umsetzung und Umschulung, um die **Weiterbeschäftigung ihrer Arbeitnehmer** sicherzustellen. Das trifft insbesondere für die langjährig beschäftigten Arbeitnehmer zu, für die im Bereich der amerikanischen und belgischen Streitkräfte mit Wirkung vom 1. Januar 1967 Tarifvorschriften über einen verstärkten Kündigungsschutz und zur Sicherung des Arbeitseinkommens in Kraft getreten sind. Danach kann Arbeitnehmern, die mindestens 15 Jahre bei den Streitkräften desselben Entsendestaates beschäftigt waren und das 40. Lebensjahr vollendet haben, ähnlich wie den langjährig beschäftigten Arbeitnehmern des deutschen öffentlichen Dienstes nur noch unter erschwerten Bedingungen gekündigt werden. Es ist also festzustellen, daß gerade diejenigen Arbeitnehmer, die damals zum Dienst gezwungen worden sind und ihr Beschäftigungsverhältnis späterhin aufrechterhalten haben, heute einen besonders gesicherten Arbeitsplatz haben.

(B)

Bei Verlegung des Aufgabenbereichs der Streitkräfte kann es allerdings vorkommen, daß Arbeitnehmer aus persönlichen Gründen den ihnen ersatzweise angebotenen neuen Arbeitsplatz im Bereich desselben Entsendestaates nicht annehmen können. In diesen Fällen wirken die Behörden der Arbeitsverwaltung unter Ausschöpfung aller vorgesehenen gesetzlichen Möglichkeiten auf die anderweitige Unterbringung in der Privatwirtschaft oder in der öffentlichen Verwaltung hin.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Müller!

Dr. Müller (München) (SPD): Herr Staatssekretär, sind Ihnen Fälle bekannt, wo Mitarbeitern der alliierten Streitkräfte an einem Tag die Auszeichnung für 20jährige Tätigkeit und am nächsten Tag das Kündigungsschreiben überreicht wurde?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Solche Fälle sind mir nicht bekannt, Herr Kollege Müller. Ich wäre aber dankbar, wenn uns diese Fälle aufgezeigt würden.

Vizepräsident Schoettle: Herr Dr. Müller!

Dr. Müller (München) (SPD): Herr Staatssekretär, sehen Sie die große Problematik — Sie haben sie in Ihrer Antwort zum Teil berührt —, die entsteht, wenn älteren Arbeitnehmern, die z. B. Kinder in der Ausbildung haben, ein Arbeitsplatz angeboten wird, der über 500 km entfernt ist, sie auf solche Angebote nicht eingehen können und ihre anderweitige Unterbringung bei der Kündigung große Schwierigkeiten bereitet?

(C)

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Die Problematik ist bekannt, Herr Kollege Müller. Ich kann nur darauf hinweisen, daß wir alles versuchen wollen, auch über die zuständigen deutschen Verwaltungen, diesen Leuten zu helfen.

Vizepräsident Schoettle: Die letzte Frage ist die Frage 16 des Abgeordneten Jung:

Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung hinsichtlich der Weiterbeschäftigung der deutschen Zivilbediensteten des von den kanadischen Streitkräften aufgegebenen Flugplatzes Zweibrücken?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Die Bundesregierung ist zur Zeit noch nicht in der Lage, mitzuteilen, wer den **Flugplatz Zweibrücken** von den kanadischen Streitkräften übernimmt. Unabhängig davon hat sie die Frage des **Verbleibs der dort beschäftigten Arbeitnehmer** mit Vertretern des Hauptquartiers der kanadischen Streitkräfte erörtert und alle Schritte vorbereitet, dafür zu sorgen, daß den Arbeitnehmern ihre Arbeitsplätze auf dem Flugplatz Zweibrücken auch nach Abzug der kanadischen Streitkräfte möglichst erhalten bleiben. Welche Schritte hierzu im einzelnen erforderlich sein werden, hängt allerdings von der weiteren Verwendung des Flugplatzes ab. Die Entscheidung darüber hoffen wir in Kürze zu erhalten.

(D)

Vizepräsident Schoettle: Herr Jung!

Jung (FDP): Herr Staatssekretär, schließen diese Überlegungen der Bundesregierung auch die Verwendung des Flugplatzes für deutsche Zwecke ein, z. B. für die Aufstellung eines Heeresflieger-Lehr- und -Versuchsbataillons?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Sicherlich wird das bei den Überlegungen mit eine Rolle spielen. Ob aber die Entscheidung dahin geht, möchte ich im Augenblick bezweifeln.

Vizepräsident Schoettle: Herr Jung!

Jung (FDP): Herr Staatssekretär, ich möchte noch eine grundsätzliche Frage anschließen. Hat die Bundesregierung bereits Überlegungen angestellt oder ist sie auch schon in Verhandlungen eingetreten in der Richtung, die deutschen Zivilbediensteten bei den alliierten Streitkräften grundsätzlich zu übernehmen und auf der anderen Seite bei den Devisenausgleichsverhandlungen die Anrechnung der Personalkosten für diese Übernahme anzustreben?

Leicht, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Finanzen: Sicherlich ist auch an eine solche Fragestellung schon gedacht worden, und wir haben dazu Überlegungen angestellt. Ich

Parlamentarischer Staatssekretär Leicht

(A) (C)

kann für meine Person sagen: Soweit ich das aus der Sicht meines Hauses sehe, werden wir allerdings einer solchen Lösung aus den verschiedensten Gründen kaum nähertreten können. Es würde zu weit führen, jetzt im einzelnen darauf einzugehen.

Vizepräsident Schoettle: Damit ist die Fragestunde beendet.

Wir sind am Ende der heutigen Sitzung.

Ich berufe die nächste Sitzung des Deutschen Bundestages auf Freitag, den 25. April 1969, 8 Uhr — 8 Uhr, betone ich ausdrücklich — ein.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 15.11 Uhr.)

(B) (D)



(A) (C)

Anlage zum Stenographischen Bericht

Liste der beurlaubten Abgeordneten

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Dr. Abelein	25. 4.
Adams	25. 4.
Frau Albertz	1. 5.
Arendt (Wattenscheid)	24. 4.
Dr. Arndt (Berlin/Köln)	26. 4.
Dr. Arnold	24. 4.
Dr.-Ing. Dr. h. c. Balke	15. 5.
Dr. Barzel	24. 4.
Berberich	9. 5.
Bergmann *	25. 4.
Frau Blohm	25. 4.
Dr. Brenck	26. 4.
Damm	25. 4.
van Delden	24. 4.
Dr. Dittrich *	25. 4.
Dr. Erhard	4. 5.
Dr. Even	10. 5.
Fellermaier	29. 4.
Flämig **	26. 4.
Dr. Franz	31. 5.
Gerlach *	25. 4.
Dr. Gleissner	25. 4.
Dr. h. c. Güde	25. 4.
Dr. Haas	25. 4.
Haase (Kassel)	25. 4.
Hamacher	25. 4.
Hellenbrock	31. 7.
Höhmann (Hessisch Lichtenau)	25. 4.
Hörauf	25. 4.
Hörmann (Freiburg)	25. 4.
Frau Dr. Hubert	25. 4.
Illerhaus	24. 4.
Dr. Jahn (Braunschweig)	15. 6.
Junker	25. 4.
Kahn-Ackermann	29. 4.
Kunze	30. 4.
Lautenschlager *	25. 4.
Lenz (Brühl) *	24. 4.
Lenze (Attendorn)	29. 4.
Frau Dr. Maxsein **	26. 4.
Michels	25. 4.
Dr. Mühlhan	24. 4.
Müller (Aachen-Land) *	25. 4.
Neemann	25. 4.
Peters (Norden)	3. 5.
Picard	10. 5.
Ramms	29. 4.
Rasner	25. 4.
Richter **	26. 4.
Scheel	24. 4.
Dr. Schulz (Berlin)	10. 5.
Seibert	25. 4.
Dr. Starke (Franken)	24. 4.
Dr. Stecker	24. 4.
Steinhoff	30. 4.
Weiland	29. 4.
Frau Wessel	25. 4.
Dr. Wilhelmi	31. 5.
Dr. Wörner	25. 4.
Wuwer	25. 4.

(B) (D)

* Für die Teilnahme an Ausschußsitzungen des Europäischen Parlaments

** Für die Teilnahme an Ausschußsitzungen der Beratenden Versammlung des Europarats